

На правах рукописи

Халимова Гульназ Разыйевна

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Специальность 12.00.10. – Международное право. Европейское право.

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Казань - 2007

Работа выполнена на кафедре международного и европейского права
государственного образовательного учреждения
высшего и профессионального образования
«Казанский государственный университет имени В.И. Ульянова-Ленина»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Курдюков Геннадий Иринархович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Малеев Юрий Николаевич
кандидат юридических наук,
Баталов Александр Александрович

Ведущая организация: Академия управления «ТИСБИ», г.
Казань

Защита состоится «09» ноября 2007 г. в 10.00 часов на заседании диссертационного совета Д.212.081.13 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора юридических наук при Казанском государственном университете им. В.И. Ульянова-Ленина по адресу: 420008, г. Казань, ул. Кремлевская, д.18, юридический факультет, ауд. 335.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им. Лобачевского Казанского государственного университета.

Автореферат разослан «___» октября 2007 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета

кандидат юридических наук, доцент

А.Р. Каюмова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Динамичное развитие гражданской авиации и все более интенсивная эксплуатация глобальной сети международных воздушных линий многократно повысило экономическое значение международных воздушных сообщений, возросли формы сотрудничества государств, одной из которых являются совместные усилия, направленные на обеспечение безопасности гражданской авиации. Задача укрепления всеобщего мира и безопасности предполагает расширение и углубление международного сотрудничества в различных областях международных отношений.

Внимание государств и международных организаций к международному воздушному транспорту заметно усилилось в связи с резким падением уровня безопасности полетов. Подавляющее большинство авиационных происшествий и серьезных инцидентов произошли из-за недостатков в организации и выполнении полетов, имеют место факты невыполнения сертификационных требований, предъявляемых к эксплуатантам воздушного транспорта, нарушение экипажами установленных правил полетов, загрузки воздушных судов, допускаются превышения их взлетной массы, провоз неоформленных в установленном порядке пассажиров и груза. Серьезную угрозу для безопасного выполнения полетов представляет недостаточная надежность авиационной техники, наличие конструктивно-производственных недостатков, старение авиационного парка. Не уделяется необходимого внимания поддержанию летной годности воздушных судов, не отработано взаимодействие с промышленностью по устранению выявленных конструктивно-производственных недостатков¹.

¹ Сборник документов по авиационной безопасности, часть 2, М, 2003 г., С. 3

Последние десятилетия мирового развития характеризуются появлением и обострением ряда проблем, отражающих растущую взаимосвязанность мира и международного сотрудничества, в том числе в области международной авиации.

Террористические акты, совершённые 11 сентября 2001 г. в Нью-Йорке и Вашингтоне, изменили, возможно, навсегда, те пути, которыми обеспечивалась безопасность в транспортном секторе. Использование транспортных средств в качестве оружия разрушения, направленного как на пассажиров, так и на людей, находящихся в зданиях, открыло новую сторону уязвимости транспортной системы. В результате, органы управления транспортом на всех уровнях и во всех секторах стояли перед необходимостью пересмотреть традиционные процедуры оценки безопасности и инструменты, предназначенные для управления и эффективного ответа на этот новый уровень риска². На первый взгляд, безопасность воздушных перевозок в современном мире находится на должном уровне - по официальным данным, число аварий составляет в среднем 1,5 на миллион взлетов и посадок воздушных судов. Однако в действительности ситуация не так уж оптимистична. Так, за последние десятилетия среднее число аварий не уменьшалось, а, скорее, оставалось на прежнем уровне. Сейчас множество барьеров препятствуют тому, чтобы все воздушные суда соответствовали единым нормам, установленным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Одна из проблем состоит в том, что часть государств по различным причинам разрешает авиакомпаниям фрахтовать самолеты, не прошедшие необходимого контроля экспертами ИКАО. При этом большинство аварий происходит с самолетами тех авиакомпаний, которые не соблюдают необходимых норм, что в результате оказывает негативное

² CEMT/CM(2002)18/FINAL, Европейская конференция министров транспорта 6 июня 2002 года. Безопасность на транспорте и терроризм. Резюме и Декларация//TRANSPORT SECURITY AND TERRORISM. Summary note and Declaration.

влияние на обеспечение безопасности гражданской авиации. И хотя Европа ввела собственный контроль воздушных судов, этих мер оказывается явно недостаточно.

Реализация соответствующих прав и обязанностей субъектов международного права происходит и на внутригосударственном уровне, потому автор настоящей диссертации строит свое исследование с позиций международного и внутригосударственного права. Комплексного исследования ни российскими, ни зарубежными юристами в этом плане не предпринималось. Изложенное определяет актуальность избранной диссертантом темы, структуру работы и содержание вопросов, выносимых на защиту.

Представляется невозможным ограничиться только международно-правовыми аспектами в предмете настоящего исследования, поскольку реализация соответствующих прав и обязанностей субъектов международного права происходит и на внутригосударственном уровне.

Комплексное изучение в ходе диссертационного исследования обозначенных выше проблем делает возможным разработку соответствующих рекомендаций и предложений по совершенствованию международного и национального законодательства в этой области.

Вышеизложенное обуславливает необходимость всестороннего исследования современного состояния международно-правового регулирования отношений в области гражданской авиации.

Состояние научной разработанности темы.

Принципу обеспечения безопасности международной гражданской авиации была посвящена диссертационная работа Ляхова А.Г., защищенная в 1986 году. В диссертации раскрыты сущность и значение принципа обеспечения безопасности, его становление и развитие, одна из глав посвящена международно-правовым вопросам обеспечения технической надежности гражданской авиации, где рассматриваются вопросы летной годности воздушных судов, и наземного обеспечения

безопасности полетов. В работе уделено внимание вопросу о защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Однако в настоящее время, по прошествии более двадцати лет с момента выхода указанной работы, в мировой авиации произошли большие изменения, которые потребовали изменения действующего законодательства, усиления мер безопасности, связанные с участвовавшими случаями незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

По отдельным аспектам исследуемой проблематики работ вышло достаточно много. В международно-правовых исследованиях Бордунова В.Д., А.Н. Верещагина Ю.М. Колосова, Ю.Н. Малеева, Ю.М. Смирнова, касавшихся современных проблем международного воздушного права, вопросы применения и юридического значения регламентов ИКАО, их роль в обеспечении принципа безопасности международной гражданской авиации, если и рассматривались, то в основном в контексте многих других проблем, и поэтому специфика этих вопросов не могла быть в должной мере отражена. Кроме того, некоторые документы в этой области правового регулирования были приняты недавно и еще не стали объектом глубокого изучения специалистов в области международного воздушного права. В связи с этим **новизна и актуальность** рассматриваемых вопросов, их значимость для международной гражданской авиации определяют настоятельную потребность в целостном подходе к дальнейшему исследованию данной области и обуславливают выбор темы диссертации.

Цели и задачи исследования.

Целью настоящей диссертации является изучение и комплексный анализ проблемы применения регламентов Международной организации гражданской авиации (ИКАО), созданных в целях обеспечения принципа безопасности, поиск оптимальных путей повышения эффективности деятельности ИКАО, разработка положений о дальнейшем

совершенствовании механизма принятия регламентов ИКАО государствами, путем придания им обязательной юридической силы.

Исходя из поставленной цели, в работе определены следующие **задачи:**

- рассмотреть развитие принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации в качестве одного из принципов международного воздушного права;
- провести всесторонний анализ и дать правовую оценку действующим международным соглашениям, а также документам ИКАО и нормативно-правовым актам РФ в исследуемой области;
- отразить современную ситуацию в области обеспечения безопасности международной гражданской авиации на территории государств и в открытом воздушном пространстве;
- исследовать юридическую природу ИКАО, выявить недостатки и проблемы в практике их применения государствами;
- обосновать необходимость придания регламентам ИКАО обязательной юридической силы и установления пределов ответственности за их несоблюдение исходя из общего характера ответственности в международном воздушном праве;
- разработать научно-практические рекомендации по совершенствованию международно-правовых норм в области обеспечения безопасности гражданской авиации и выявить возможные пути повышения их эффективности.

Объект и предмет диссертационного исследования.

Объектом диссертационного исследования являются специфические международно-правовые отношения, возникающие в области гражданской авиации, определяющие взаимные обязательства участников международных соглашений относительно применения норм международного воздушного права.

Предметом диссертационного исследования является международно-правовое регулирование отношений в области гражданской авиации, связанных с обеспечением принципа безопасности.

Методологическая и теоретическая основы диссертации.

Методологическую основу диссертационного исследования составляет общенаучный системный подход к рассмотрению поставленных задач с использованием сравнительно-правового, формально-юридического, структурно-функционального и других методов познания, исторический анализ возникновения и развития исследуемой темы, обобщение широкого круга нормативных и практических материалов.

Теоретическое обобщение проводилось на основе анализа положений общей теории права, теории международного права, внутреннего законодательства РФ.

В ходе исследования были использованы труды зарубежных и российских юристов-международников. Среди российских следует выделить работы Бордунова В.Д., Васильева Н.И. Верещагина А.Н., Верещетина В.С., Даниленко Г.М., Дежкина В.Н., Колосова Ю.М., Копылова М.Н., Котова А.И., Лукашука И.И., Ляхова А.Г., Малинина С.А., Малеева Ю.Н., Мезенцева А.В., Мовчана А.П., Молодцова С.В., Талалаева А.Н., Тункина Г.И., Шибяевой Е.А.. В ходе работы использованы также труды западных юристов: Бьюмонт К., Моравецкий В., Милде М., Шоукросс К., Фошиль П., Ченг Б. и др., работы которых также использованы в настоящей диссертации.

В диссертационном исследовании был подвергнут анализу широкий круг документальных источников, включающий международно-правовые акты, документы международной организации гражданской авиации, нормативные акты Российской Федерации.

Научная новизна исследования.

В диссертации впервые предпринимается попытка проведения системного, комплексного анализа актуальных правовых проблем связанных с применением регламентов ИКАО по обеспечению безопасности международной гражданской авиации государствами, рассмотрены примерные пути развития гражданской авиации при отсутствии единых требований к обеспечению принципа безопасности, обоснована необходимость придания регламентам ИКАО обязательный характер, рассмотрены проблема повышения эффективности деятельности ИКАО на примере событий последнего десятилетия, усиления наднационального элемента в нормотворческой деятельности ИКАО на примере других международных организаций.

На основе анализа теории и практики автор выявляет современные тенденции в развитии принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации, сотрудничество государств в обеспечении указанного принципа и деятельности ИКАО.

Обоснована рекомендация закрепления принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации в договорном порядке, придания этому принципу императивного характера.

Значительные различия в уровне безопасности полетов в разных регионах, связанные с увеличением объемов перевозок и глобализацией отрасли, трудности, с которыми постоянно сталкиваются государства при создании и поддержании эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, и ограниченный характер системы контроля, основанный исключительно на соблюдении норм - лишь примерный перечень вопросов, которые необходимо рассмотреть для обеспечения дальнейшего улучшения положения в сфере безопасности полетов.

В результате проведенного автором диссертационного исследования были достигнуты следующие основные **положения, выносимые на защиту:**

1. Современная авиация является одной из самых сложных систем взаимодействия человека и машины. Безукоризненная точность процедур и систем возможна благодаря универсально признанным стандартам ИКАО, которые известны как Стандарты и Рекомендуемая практика, для удобства именуемые Приложениями к Конвенции. Факт согласия с регламентом не связывает волю государства, и оно может в любое время отклонить его. Согласно Чикагской конвенции 1944 года, соблюдение регламентов - дело абсолютно добровольное, однако заключенный в них международный технико-юридический эталон должен побуждать государства к его соблюдению, поскольку он гарантирует необходимый уровень безопасности, требуемый для международных полетов. Пренебрежение требованиями, содержащимися в стандартах ИКАО, обрекает государства, уклоняющиеся от их соблюдения, на отставание в области обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве над своей территорией. По этим причинам стандарты ИКАО играют существенную роль в области международной гражданской авиации.

2. О присутствии элементов юридической обязательности свидетельствуют стандарты, в формулировках которых точно определены требования, необходимые для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации. В целях повсеместного обеспечения принципа безопасности международной гражданской авиации существует необходимость придать регламентам ИКАО, содержащимся в Приложениях к Чикагской конвенции обязательную юридическую силу.

3. В соответствии со ст.38 Чикагской конвенцией 1944 года, любое государство, которое сочтет для себя практически затруднительным придерживаться международных стандартов или процедур, обязуется уведомить незамедлительно ИКАО о различиях между его собственной практикой и установленными стандартами. Как показала практика, государства не выполняют принятых обязательств, а механизм

привлечения к ответственности за не уведомление ИКАО об отклонении национальных правил и практики от установленных международных стандартов отсутствует. Представляется целесообразным установить упрощенную процедуру вступления в силу регламента ИКАО, в соответствии с которой, регламенты будут вступать в силу, если по истечении установленного срока государство не заявило о своем несогласии с ним.

4. Принцип обеспечения безопасности в международном воздушном праве до сих пор существует в качестве обычной нормы этого права, что не соответствует его значению. Несмотря на столь большое его значение требуются значительные усилия для повышения его роли в международном воздушном праве. Существует необходимость кодификации данного принципа в международно-правовом документе, что способствовало бы единому подходу различных государств к решению тех или иных проблем, возникающих в процессе обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Международно-правовая норма - один из регуляторов международных отношений, и чем больше государств ее принимают, тем сильнее будет ее воздействие на правообразующий процесс. Необходимо закрепить принцип безопасности в договорном порядке, путем внесения изменений в уже существующие многосторонние соглашения в области гражданской авиации, в частности в Чикагскую конвенцию 1944 года, либо заключения отдельного многостороннего договора. Вследствие закрепления принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации в многостороннем соглашении, существует необходимость установления механизма ответственности за его нарушение, что будет способствовать повышению эффективности превентивных мер по соблюдению данного принципа.

5. ИКАО неоднократно заявляла, что если действующая в государствах-членах система надзора за безопасностью не соответствует

международным стандартам, последствия не заставят себя ждать. На конференции генеральных директоров гражданской авиации в марте 2006 года, проходившей под эгидой ИКАО, было признано, что «государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве над его территорией, в том числе и полетов воздушных судов иностранных эксплуатантов». Несмотря на принцип суверенитета государств над воздушным пространством в пределах своих территорий и правом выбора средств по обеспечению его безопасного использования без соблюдения единых минимальных требований к безопасности, обеспечение международных полетов невозможно. Существует тесная взаимосвязь между национальными и международно-правовыми правилами обеспечения безопасности полетов. В целях контроля за исполнением установленных требований безопасности, особое значение приобретает необходимость проведения в государствах регулярных проверок.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования.

Предложения и выводы, сформулированные в ходе и по результатам настоящего диссертационного исследования, могут быть использованы:

- для усовершенствования правовых норм, регулирующих отношения в области международной гражданской авиации, необходимых для обеспечения ее безопасности;
- при разработке национального законодательства государств по исследуемой теме;
- в научных исследованиях в области международного воздушного права
- в учебно-педагогической деятельности, в частности в процессе преподавания курса «Международное право», спецкурса «Международное воздушное право».

Апробация результатов исследования

Основные положения и выводы диссертации были обсуждены на заседании кафедры международного и европейского права юридического факультета Казанского государственного университета. Результаты исследования нашли отражение в ряде научных публикаций диссертанта. Отдельные положения данной работы апробировались во время чтения автором лекций и проведения семинарских занятий по курсу «Международное право» на юридическом факультете Казанского государственного университета.

Структура работы

Структура диссертационного исследования обусловлена целью и задачами настоящей работы и состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования; анализируется степень ее разработанности; формулируются цели и задачи; определяются его объект, предмет, теоретическая база; аргументируется научная новизна и практическая значимость диссертации; излагаются основные положения, выносимые на защиту.

Первая глава «Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации» состоит из трех параграфов и посвящена исследованию правовой природы принципа безопасности, тенденции его развития, значения и роли в международной гражданской авиации.

В первом параграфе «Понятие, развитие и значение принципа обеспечения безопасности» - излагается возникновение, правовая природа и содержание принципа обеспечения безопасности. Рассматриваются актуальные проблемы обеспечения принципа безопасности. Автор, прежде всего, обращает особое внимание на обычно - правовую природу

данного принципа и нормативный массив, обеспечивающий его реализацию. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации является одним из основных принципов международного воздушного права и играет исключительно важную роль в деле обеспечения технической безопасности международных гражданских коммуникаций, в борьбе с актами воздушного терроризма на международном воздушном транспорте. Он определяет общую направленность правового регулирования большого круга вопросов, связанных с обеспечением безопасности международных полетов над государственной территорией и открытым морем, управлением и обслуживанием движения на международных воздушных линиях, осуществлением международных авиаперевозок. В силу значения и объема регулируемых вопросов нормативный массив постепенно привел к возникновению и утверждению принципа международного воздушного права, а с появлением проблемы защиты международной гражданской авиации от актов преступных посягательств этот принцип стал одним из основных в международном воздушном праве. При рассмотрении этого принципа следует исходить из двух составляющих: обеспечение технической безопасности и защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Автор приходит к выводу о том, что повсеместное обеспечение безопасности в деятельности международной гражданской авиации возможно только путем установления единых обязательных правил, соблюдаемых всеми государствами.

Второй параграф «Актуальные проблемы обеспечения безопасности международной гражданской авиации» содержит анализ правовых проблем принципа обеспечения безопасности международного гражданской авиации. Повышение всесторонней безопасности международной гражданской авиации является одной из важнейших задач сотрудничества государств. В разное время понятием «безопасность

международной гражданской авиации» охватывался различным круг вопросов. Ранее они сводились исключительно к надежности авиационной техники, что по вполне понятным причинам значительно ограничивало рамки такого сотрудничества. Позже в круг этих вопросов вошли радиосвязь, диспетчерское обслуживание, правила производства полетов. С развитием гражданской авиации и превращением ее в один из основных видов международного транспорта появился целый ряд новых проблем. Однако вопросы обеспечения безопасности долгое время оставались за рамками международного сотрудничества государств. Вместе с тем, неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности - важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между государствами. Проблема безопасности воздушных судов постоянно имеет актуальный характер, составляет одну из важнейших задач международного воздушного права. Обеспечение технической безопасности деятельности гражданской авиации и борьба с актами незаконного вмешательства – проблемы сложные и многоплановые. Как в первом, так и во втором случае возникают специфические проблемы, требующие специальной разработки. В первом случае главной задачей является обеспечение технической надежности международного полета с самого его начала до завершения. Нормы, заложенные в Конвенции, и особенно их реализация в региональных двусторонних соглашениях, а также в национальном законодательстве свидетельствуют об императивном обязательстве государств обеспечивать «техническую» безопасность международных полетов, как одну из составных частей сложившегося впоследствии принципа. Во втором случае основной задачей является недопущение ситуаций, в результате которых возникает угроза покушения на жизнь людей или превращения их в заложников террористов. Решение этой задачи осуществляется путем предупреждения

и пресечения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

В третьем параграфе «Обеспечение принципа безопасности международной гражданской авиации в открытом воздушном пространстве» рассматриваются правовые нормы применимые при полетах в открытом воздушном пространстве. Ни одно государство не вправе распространять на открытое море национальный режим полетов, то есть в целом определять режим воздушного пространства над ним, устанавливать здесь нормативное воздушное пространство. Однако до сих пор Совет ИКАО считает, что обязательными для применения над открытым морем являются только стандарты, содержащиеся в Приложении 2. Толкование Советом смысла и содержания статьи 12 означает, что соблюдаться над открытым морем должны только те правила, которые Совет ИКАО признал обязательными. С другой стороны, практика осуществления полетов над открытым морем свидетельствует о том, что такое признание еще не служит гарантией их обязательного соблюдения. Это дает основания утверждать, что действующие над открытым морем правила, установленные в соответствии с Чикагской конвенцией, являются скорее диспозитивными, чем императивными, как это принято считать в доктрине международного права. Правила, утверждаемые Советом ИКАО, действуют в основном на международных воздушных трассах над открытым морем, за пределами которых воздушные суда летают по правилам полетов, закрепленным в нормативных документах своего государства. Но даже для полетов на указанных трассах (маршрутах) Совет ИКАО в Приложении 2 устанавливает лишь наиболее общие нормы, принципиально важные для обеспечения безопасности полетов. Конкретные и весьма многочисленные правила полетов, зависящие от вида и класса воздушного судна, не могут устанавливаться иным образом, кроме как нормами национального права. Соотношение национального законодательства с Приложением 2 к

Чикагской конвенции является соотношением норм общего и особенного характера.

В этой связи имеются основания для рекомендации разработки единой универсальной конвенции, содержащей основные принципы использования международного воздушного пространства, в том числе определение режима его использования и контроль за обеспечением безопасности в таком пространстве.

Во второй главе диссертации «Деятельность Международной организации гражданской авиации относительно принципа обеспечения безопасности международной гражданской авиации» исследован вопрос о юридической природе регламентов ИКАО, их значении для международной гражданской авиации в обеспечении принципа безопасности, определение компетенции организации, а также проблемы применения регламентов ИКАО государствами.

Первый параграф «Понятие, виды и значение регламентов ИКАО в обеспечении безопасности международной гражданской авиации» посвящен анализу регламентов международной организации гражданской авиации, рассматривается порядок их принятия. Согласно статье 44 Чикагской конвенции 1944 года, целями и задачами ИКАО являются «разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта». Это служит исходным пунктом в определении компетенции ИКАО, поскольку достижение поставленных в ее Уставе результатов резюмирует право этой организации решать конкретные проблемы, возникающие в процессе ее деятельности и связанные с целями и задачами ИКАО. Текст Чикагской конвенции не содержит определения понятий «международный стандарт» и «рекомендация». Согласно определениям, данным Ассамблей ИКАО в 1947 году, применение стандартов признается необходимым для безопасности или регулярности международной воздушной навигации и которым государства-члены в

соответствии с конвенцией должны следовать, а единообразное применение рекомендуемой практики ИКАО признается желательным в интересах безопасности, регулярности или надежности международной воздушной навигации и государствам рекомендовано информировать Совет о случаях невыполнения. Стандарты и Рекомендуемая практика или САРПС (от англ. SARPS³), принимаемые ИКАО, охватывают все технические и эксплуатационные аспекты международной гражданской авиации, такие, как безопасность полетов, выдача свидетельства авиационному персоналу, производство полетов, аэродромы, обслуживание воздушного движения, расследование авиационных происшествий и окружающая среда. Без САРПС авиационная система была бы в лучшем случае хаотичной, а в худшем – небезопасной.

Что касается юридических норм реализации регламентов в рамках национального законодательства, то это зависит от особенностей национальной системы права конкретного государства. Однако следует различать систему «права данного государства и применяемое в данном государстве право». Последнее может включать не только национальное право, но и положения международного воздушного права. Таким образом, применяемое право в отношении гражданской авиации может широко основываться на положениях регламентов ИКАО, что стало распространенным явлением в практике государств. В ряде стран Приложениям ИКАО придается статус национального законодательства. Следует отметить, что применение регламентов ИКАО государствами-членами связано со многими проблемами из-за того, что гражданская авиация быстро развивается. Именно поэтому приходится часто вносить поправки в регламенты ИКАО. Для некоторых государств вообще не возникает необходимость имплементации регламентов ИКАО, так как их национальные нормы уже давно содержат те минимальные требования безопасности, которые признаны международными стандартами ИКАО.

³ САРПС - аббревиатура английского термина SARPS – Standarts and Recommended Practicies (Стандарты и рекомендуемая практика).

Вот почему для определенных государств процедура принятия ИКАО того или иного регламента имеет относительное значение, так как они уже давно применяют эквивалентное принимаемому регламенту национальное правило.

Во втором параграфе «Юридическая природа регламентов ИКАО» рассматриваются некоторые вопросы, связанные с применением регламентов ИКАО государствами, анализируются ситуации возможных последствий в результате несоблюдения требований ст.38 Чикагской конвенции, требующей уведомления ИКАО обо всех различиях в национальном законодательстве государств с международными стандартам. По своей юридической природе, стандарты являются разновидностью международно-правовых норм, нарушение которых для принявших их государств должно рассматриваться как международное правонарушение. Решения международных организаций, носящие характер рекомендаций, могут представлять собой важный элемент, как в процессе возникновения обычая, так и в ходе его превращения в норму международного права. Подобные решения могут содержать определенные правила поведения и рекомендовать государствам придерживаться их. В зависимости от значения таких решений они могут представлять собой определенной силы стимул, побуждающий государства к соответствующему поведению, а, следовательно, к выработке соответствующей практики. После принятия Советом ИКАО авиационных регламентов, они становятся пригодными для применения в национальной практике стран - членов ИКАО. Принятие таких регламентов - прямая обязанность Совета ИКАО. Однако вопрос об обязательном применении авиационных регламентов государствами в своей национальной практике оставлен в Чикагской конвенции открытым. Одна из целей Чикагской конвенции 1944 года – унификация норм национального воздушного права с помощью регламентов ИКАО. Преимущество унификации правил международной гражданской авиации

в рамках ИКАО заключается в отсутствии обращения к коллизионным нормам в области гражданской авиации.

Как полагает автор, следует усилить регулирующую роль в вопросах безопасности международных авиационных регламентов, подавляющая часть которых должна быть обязательной для применения. В диссертации обосновывается необходимость придания обязательной юридической силы регламентам, наделение ИКАО функциями надзора за обеспечением безопасности в государствах-членах. Автор придерживается позиции, что установление единых правил обеспечения безопасности является объективным требованием, составляющим основу безопасности международной гражданской авиации. Придание обязательной силы стандартам ИКАО по вопросам аэронавигации, сертификации воздушных судов, лицензированием летного персонала, техническим вопросам будет способствовать повсеместному повышению безопасности.

В третьей главе диссертации «Принципы ответственности в международном воздушном праве» анализируются международно-правовые проблемы ответственности в воздушном праве. Проведение четкой грани между ответственностью государства и ответственностью его граждан и юридических лиц является традиционным и общепризнанным правилом, неукоснительно соблюдаемым национальным и международными судами и имеющим прочные теоретические основы.

Первый параграф «Определение характера ответственности в воздушном праве» посвящен рассмотрению общих положений об ответственности в международном праве, основания возникновения ответственности и привлечение к ней.

Международно-правовая ответственность обладает немалой спецификой, которая определяется особенностями международного права. Поведение государства будет противоправным при несоблюдении или ненадлежащем соблюдении им любых обязанностей, которыми наделены государства согласно международному воздушному праву. По Чикагской

конвенции 1944 года противоправным является поведение, несовместимое с целями Конвенции, изложенными в ее преамбуле: злоупотребление гражданской авиацией, что могло создать угрозу для всеобщей безопасности; создание трений и препятствие развитию сотрудничества между государствами и народами; препятствие развитию международной гражданской авиации безопасным и упорядоченным образом; отказ от организации международных воздушных сообщений на основе равенства возможностей. Существует точка зрения, согласно которой государства являющиеся сторонами международных договоров в области частного права выступают в качестве субъектов частноправовых отношений, несут материальную ответственность за возникающий имущественный ущерб частноправового характера. Нередко случается, что юридические и физические «третьи» лица (в том числе на поверхности) не удовлетворены материальной компенсацией причиненного им вреда и выносят вопрос на уровень своих государственных органов для полного удовлетворения своих материальных требований, либо государственных гарантий того, что впредь их права нарушаться не будут. Соответствующие государства в подобных случаях (в лице специально уполномоченных органов) вступают фактически в частноправовые отношения, имеющие цель защиты интересов физических и юридических лиц. Возникающие при международной воздушной перевозке отношения носят преимущественно гражданско-правовой характер. Весь цикл международной авиаперевозки, кроме получения разрешения на пользование коммерческими «свободами воздуха» со стороны государства, связан с решением частноправовых вопросов между авиаперевозчиком и пассажиром. Вред, причиненный иностранным воздушным судном «третьим лицам» на поверхности, может порождать публично-правовую (международно-правовую) ответственность. В международном воздушном праве государство действует как публично-правовая и гражданско-правовая личность, имеющая четкие публично-правовые интересы в сфере международных

полетов и международных авиаперевозок⁴. В эти интересы входит правовое содействие деятельности авиапредприятий, осуществляющих регулярные и нерегулярные международные авиаперевозки, что является одной из важнейших функций международного воздушного права. Эта функция реализуется в процессе создания частноправовых норм, адресованным субъектам негосударственных авиационных отношений.

Во втором параграфе «Ответственность за вред, причиненный в результате международной воздушной перевозки» анализируются два наиболее значимых документа в этой области: Варшавская конвенция 1929 года и Монреальская конвенция 1999 года. Международные воздушные сообщения, как ни один другой вид транспорта, требуют единообразного регулирования ответственности перевозчика. Воздушное судно, выполняющее международный полет, за несколько часов может пересечь воздушное пространство нескольких государств. Практически даже не всегда возможно точно определить время пересечения воздушным судном государственной границы. Государства для защиты и обеспечения своих гражданско-правовых интересов на основе международного публичного договора унифицировали разнообразные национальные правила об ответственности перевозчика и приняли единообразные правила, общие для применения авиаперевозчиками из всех стран. Унификация правил международной воздушной перевозки осуществлена Варшавской конвенцией 1929 года и Монреальской конвенцией 1999 года. Чтобы устранить национальное многообразие в регулировании этих вопросов, государства совместными усилиями выработали унифицированные правила, установившие общие подходы к разрешению некоторых вопросов гражданско-правовой ответственности перевозчика при международной воздушной перевозке.

⁴ В.Д. Бордунов. Международное воздушное право. М., 2007 г., с.36-37.

При осуществлении международных воздушных сообщений нередко возникает необходимость в применении норм об ответственности за последствия правонарушений. В международно-правовых соглашениях нередко предусматривается «ряд правовых мер, направленных на то, чтобы обеспечить действительное возложение ответственности на причинителя вреда и создать необходимые юридические гарантии для лиц, которым может быть нанесен вред». Вопрос об ответственности владельцев воздушных судов за вред, причиненный в результате столкновений в воздухе, давно является предметом рассмотрения различными международными организациями, начиная от СИТЕЖА (международный технический комитет юристов экспертов по воздушному праву) и заканчивая юридическим комитетом ИКАО. Было подготовлено несколько проектов конвенций о столкновениях в воздухе. Они исходили из того, что ответственность предполагает наличие вины и ограничивается определенным пределом. В проектах конвенции не затрагивался вопрос об ответственности наземных служб, и в частности службы руководства движением за возможные столкновения в воздухе. 28 мая 1999 года в Монреале на международной конференции по воздушному праву, проходившей под эгидой ИКАО, был принят новый документ - Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Принятие этого документа было обусловлено необходимостью решить вопрос об урегулировании отношений на международном уровне таким образом, чтобы объединить государства, учитывая их интересы, о возможной замене действующей так называемой «Варшавской системы» новой Конвенцией, и участия в ней государств. Основными предпосылками принятия новой конвенции явились слишком низкие пределы ответственности «Варшавской системы». Таким образом, Монреальская конвенция ставит перед собой две основные функции: консолидацию всей системы конвенционного регулирования авиаперевозок в единый документ, и модернизацию режима

ответственности авиаперевозчика. Рассматриваются размеры компенсаций в результате авиационного происшествия при международной перевозке по новой Монреальской конвенции 1999 года, которая объединяет 75-летнюю систему международных документов частного международного права в одном правовом документе.

В **заключении** представлены основные обобщения и выводы по теме исследования.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах:

Публикации в ведущих рецензируемых журналах, перечень которых утвержден ВАК:

1. Халимова Г.Р. «Юридические особенности регистрации права собственности в международном воздушном праве»/Г.Р. Халимова //Вестник Саратовской государственной академии права. 2007 год. №2. С. 145-148. (0,3 п.л.)

Публикации в иных изданиях:

2. Халимова Г.Р. «Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации»/Г.Р. Халимова//Сборник аспирантских работ №4, 2003 год. С.501-513. (07 п.л.);

3. Халимова Г.Р. «Роль регламентов ИКАО в обеспечении принципа безопасности международной гражданской авиации»/Г.Р. Халимова. Вестник ТИСБИ, №3, 2007 г., с.95-100. (0,4 п.л.);

4. Халимова Г.Р. «Монреаль вместо Варшавы». Монреальская конвенция 1999 года и последствия ее ратификации Россией. Право и суд в современном мире. Российская академия правосудия, №3, 2005 год. Издательство «Отечество». С.111-114. (0,2 п.л.).